
„Koło”



Fabryka kół „Patria"

Towarzystwo komandytowe

Alfred Weidler i Ska

we Wiedniu, II/7 Handelsquai, 92.

Fabryka macierzysta

w SOLINGEN.

Wyłączne zastępstwo dla Galicyi, skład fabryczny i szkoła jazdy

we Lwowie,

ul. Trzeciego Maja róg ul. Kościuszki.

PATRIA

Koła do jazdy

koła motorowe i pakunkowe

o najwyższej dokładności wykończenia.

Wszystkie części własnej fabrykacyi.

Wszystko kute lub ciągnione nic lanego.

Rama nie do zniszczenia.

Lutowania niewidoczne.



Rok. V. Dnia 5. czerwca 1899. Nr. 11.

Przedpłata:

z przesyłką pocztową:

rocznie	4 zł.
półrocznie	2 „
kwartalnie	1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych:

rocznie	3 zł. — ct.
półrocznie	1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.

„KOŁO“

Pismo fachowe

poświęcone sportowi kołowemu,

Organ urzędowy

Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.

Wychodzi 5. i 20. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:

KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:

1 strona	24 złr
1/2 strony	12 „
1/4 „	6 „
1/8 „	3 „

Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya we Lwowie, ul. Szopena 7.

W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.

Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8 Marek.

Wszyscy członowie Lwowskiego Klubu Cyklistów otrzymują „KOŁO“ bezpłatnie.

511 wiorst

trzynastoletniego turysty.

(Dokończenie.)



W przedostatnim dziesiątku lat, z powodu pięknego położenia, bliskości lasu i wspaniałego parku pałacowego, dostępnego zawsze dla publiczności, Nowo-Aleksandrya była przez czas jakiś ulubionem miejscem pobytu wielu osób, wyjeżdżających z Warszawy na letnie mieszkanie. W tym też okresie, zbudowano tam liczne domki i wille, zdobiące ją na wstępie od strony dworca kolejowego i po za parkiem pałacowym przy drodze, idącej do Włoskowic.

Obecnie jednakże miejscowość ta, jest już mniej uczęszczaną, straciła bowiem cały urok spokojnego, mało ożywionego zakątka, od chwili zbudowania tam w sąsiedztwie, olbrzymich koszarów wojskowych.

Według planu wycieczki, zamierzaliśmy z Nowo-Aleksandryi pojechać jeszcze do Kazimierza, starożytnej mieściny założonej przez Kazimierza Wielkiego a położonej również nad brzegiem Wisły o wiorst 14 dalej, ku stronie południowej. Lecz zaledwie ubrania i obuwie nasze, odesłane zaraz po rozgoszczeniu się w hotelu, do wysuszenia i oczyszczenia w kuchni, podeschły nieco i z powrotem wdziewać je zaczęliśmy, rozwarły się na nowo upusty niebieskie. Jechać w taką pogodę, było absolutnem niepodobieństwem. Musieliśmy tedy, wyrzec się zamiaru i poprzestać na szczegółowem zwiedzeniu Nowo-Aleksandryi.

Peregrynując wciąż w płaszczykach z kapturkami na głowach, powróciliśmy do hotelu przed wieczorem dopiero, porządnie zabłoceni i przemoczeni na nowo.

Była to ostatnia już ekskursya nasza, objęta programem wycieczki. Tylko trzy wiosty drogi, dzielące osadę od dworca kolejowego, należało jeszcze przebyć na rowerach, by zakończyć całą marszrutę 15-dniowej wyprawy.

Pociąg, którym do Iwangrodu wypadło wyjeżdżać, odchodzi z Nowo-Aleksandryi, dobrze po północy. Deszcz w dalszym ciągu nie przestawał padać,

noc zapowiadała się straszliwie ciemna, a ponieważ latarek z sobą nie mieliśmy wcale, więc nie czekając pory właściwej zaraz na szarej godzinie, tempem pospiesznem, podążyliśmy na dworzec kolejowy.

Stacya nieduża i nie bardzo ruchliwa, była w chwili naszego przybycia pustą zupełnie. W maleńkim pokoju, słabo oświetlonym, mogliśmy rozlokować się swobodnie. Gawędząc i drzemiąc naprzemian, przy akompaniamencie plusku wody deszczowej, gęstemi kroplami bijącej wciąż w szyby, pozycyach i pozach coraz to zabwniejszych, przeczekaliśmy przeszło cztery godziny zanim o 2-giej po północy nadszedł nareszcie pociąg, idący z Kowla.

Jeszcze jedna godzinka spędzona razem na stacyi w Iwangrodzie, podczas postoju krzyżujących się tam aż czterech pociągów, odchodzących do Warszawy, Kowla, Dąbrowy i Łukowa, i nastąpiła przykra dla mnie chwila, pożegnania i rozstania się z ojczulkiem kochanym na dłuższy przeciąg czasu. Tatuś z panem W. odjechali wprost do Warszawy zabrawszy z sobą mój rower, a ja sam jeden podążyłem do Kielc, by stamtąd końmi, znaną mi już drogą, przez Morawicę i Chmielnik, dotrzeć z powrotem do wujka w stopnickie, gdzie z oczekującemi mnie siostrzyczkami wesoło i przyjemnie spędziłem resztę wolnego wakacyjnego czasu.

Takim był przebieg, mej pierszej wycieczki na rowerze. W przeciągu dni piętnastu, spotrzebowanych na jej odbycie, przebyłem, licząc razem, jazdę cyklem, końmi, statkiem i koleją, ogółem przeszło sto kilkanaście mil drogi. Byłem w 26 miastach i osadach, rozrzuconych w 12 powiatach, 4-ch środkowych guberni i Królestwa. Zwiedziłem kościołów 23. Widziałem mnóstwo przeróżnych zabytków, pamiątek i miejscowości historycznych. Podziwiałem urocze, bodaj czy nie najpiękniejsze w kraju okolice Kielc i Sandomierza Wreszcie tak wiele miłych i przyjemnych doznałem wrażeń, że słów mi brakuje na określenie zadowolenia i szczerej wdzięczności, jaką czuję dla kochanego ojczulka za zorganizowanie tej pamiętnej wyprawy.

Z końcem przyszłego roku szkolnego, jeżeli otrzymam promocyę do klasy VI-ej mam przyobiecane, że znowu pojadę na podobną z tatusiem wycieczkę. Pokusa to wielka — bodziec do pracy dla mnie nie lada. Postanowiłem też sobie, dołożyć wszelkich możliwych starań, ażeby zasłużyć na ową nagrodę, o której już teraz marzę dość często, wzdychając do Boga, by w pracy i nauce błogosławić mi raczył.

Stanisław Fertner.



Z WRAŻEŃ KOLARZA.

ŻOŁNIERZ.

Skreślił

Franciszek Rykowski.

Błogo usposabia dzień wiosenny, jasny słoneczny.

Czujesz się jakiś wesół, pełen otuchy i fantazyi. Źrenica pragnie widoku zielonych pól, pierś czystego ich powietrza. A komuż łatwiej stać się panem tych pragnień, jeżeli nie kolarzowi.

Właśnie w jeden z dni takich dwaj towarzysze po kole i zawodzie, wydostawszy się z niedzielnej pokuty biurowej, przechodzili przez nowo założony ogród miejski..

Wróble wesoło świergotały w krzakach, bez wyciągał swoje nierozkwitłe kiście do majowego słońca; kasztany pomiędzy palczastymi liśćmi dumnie podtrzymywały w całym rozkwicie piramidy swych kwiatów. Wszystko tchnęło jasną zielonością, której jeszcze nie zdążył zbrudzić, dym, ani kurz grodu trzech czółenek.

Szli milcząco, wchłaniając całą piersią wonie tej małej, ścieśnionej murami oazy. Myśli ich i uczucia, pod wpływem tej czarownej atmosfery w przyrodzie rzucały się mimowoli gdzieś hen.. po za mury, na pola rozległe i łąki, nad któremi dzwięczy głos skowronka i każe zapomnieć o gwarze miejskim, a łany pól, dają tak potrzebny myślom i organizmowi wypoczynek.

— Wiecie! taki dziś piękny dzień, wartoby się przejechać po obiedzie, odezwał się wreszcie pan Franciszek.

— Ale gdzie? czas krótki, zauważył sucho pan Adam.

— Choćby w stronę Łowicza, najbliżej do szosy, no i szosa niezgorsza...

Po krótkiej naradzie, w półtory godziny, opuszczali mury miasta wraz z wyniosłymi jego kominami, a w trzy godziny, znajdowali się blisko trzydzieści wiort po za niem.

Słońce przygrzewało należycie, kiedy dwaj kompanioni wyprawy „po świeże powietrze“, przejeżdżali posuwisto przez wioskę, wśród tłumu ludzi w różnobarwnych kostjumach, spieszących na nieszpory do miejscowego kościółka, skąd dolatywał głos sygnaturki, wołający na nabożeństwo.

Po środku wioski, zatrzymali się przy jednej z zamożniejszych chałup, aby się posilić mlekiem, lecz wyrostek stojący przed nią objaśnił im, że teraz nigdzie mleka nie dostanie, ponieważ ludzie powychodzili na nieszpory; Chybaby tam na końcu wsi, w ostatniej chałupie, dodał, bo tam Maciejowa sama siedzi, to i rzadko wychodzi. Ino czy będzie miała mleko, bo to biedna wyrobnica i no jedną ma krowę...

Zaledwie zbliżyli się do chałupy Maciejowej, poczciwy Burek zaalarmował gospodynię, która wybiegła na próg chaty i przyglądając się ciekawie nadchodzącym kolarzom, poczęła nawoływać psa.

Była to chłopka około lat dwudziestu paru Rysy miała wyjątkowo równe, czerstwa, w chustce na głowie zawiązanej do tyłu, pęk różnobarwnych paciorek obiegając jej szyję, zwieszał się na koszuli. Najbardziej charakterystyczne z jej ubioru były: spódnica z samodziału w barwne szerokie pasy i trzewiki o wysokich obcasach, szyte białemi nićmi w różne desenie.

Na zapytanie, czy dostaniemy mleka, z niebyle zafrasowaniem zapytała: a dużo? a jakiego?

Przybyli chcieli się usadowić pod kwitnącemi przed chatą wiśniami, prosząc o ławkę, lecz gospodyni zapraszała do izby, twierdząc, że w chałupie lepiej i muchów a komarzysków mniej. Weszli więc do chałupy. Izba była ubożuchna, ale utrzymana czysto. Po środku, na klepisku, siedział chłopiec dwuletni, w czystej koszulce i przyglądał się z ciekawością maleńkim kurczątkom, które zbierały rozsypaną jagłę, zbiegając się skwapliwie na każde kwokanie kury, w punkt dzióbem jej oznaczony. Najbardziej zajmowała go jednak część kurcząt, które gasiły pragnienie, przechylając w tył łebki po każdem umoczeniu dzióbka w wodzie.

Maciejowa, wniosła wnet dzieżkę zsiadłego mleka do którego z niezwykłym apetytem zabrali się nasi wycieczkowcy. Pokrzepiając się tak, zaczęli z gospodynią rozmowę.

— A cóż to siedzicie w domu, kiedy wszyscy idą na nieszpory?

— Ha! kiedy nieboże, niema kogo w chałupie ostawić, a z Jaśkiem to ladaco i ciężko; byłam rano na mszy...

— A gdzież jest mąż?

— Mego zabrali w sołdaty, już trzeci rok idzie.

— A gdzie służy?.,.

— Bóg go ta raczy wiedzieć. Zara jak go zabrali, to pisał, że gdzieś ta na Kabkazie je, ale mieli iść dalej w jakieś dzikie strony. Później pisoł jeszcze raz, z samego miejsca. przysłał pozdrowienia wszystkim i od tej pory ani słóweczka. Kto wie czy mu tam robakowi nie bardzo bieda?..

— A wyście pisali do niego?

— Pisoł pisorz... Cóż, kiej nic nie odpisywał! Pewno gdzieś go pognali i pisma nie dostał...

— A któż waszą ziemię uprawia?

— Kto ta ma uprawiać?

— Jakto? leży odłogiem?...

— Co ma leżyć; nie wiele ji tam jest; jak się bracia podzielili, to kilko morgów na mojego przypadło, to i ludzie uprawiają i zbierają. Mam z tego garść ziarna dla siebie, ta i kłak siana dla krowy, a ja chodzę na wyrobek.

— A cóż robicie z waszym synem, jak idziecie do roboty?

— Ta!... jak latem idę do żniwa, to go biorę z sobą..

— A cóż on z wami robi przy żniwie?

— A siedzi w bruździe, na miedzy, na zapasce, a jak ni, to za płótnem w cieniu. A jak słota, to Wojciechowa go bierze z sąsiectwa, niechjejta Bóg da zdrowie.

Jasiek korzystając z nieuwagi matki, podczas rozmomy, złapał jedno z kurcząt. Kwilenie kurczęcia zwróciło uwagę gospodyni. „O!... Jaśku, Jaśku, dajże im pojeść! czy ja ciebie kiedy odganiam od jadła! przeszkadzam! wstydał byś się panów", mitygowała go Maciejowa, odbierając kurczę. Jasiek, na napomnienia matki uspokoić się nie chciał i za nieposłuszeństwo dostał się na łóżko, z którego wyrzucając nogami, chciał zejść uporczywie...

Kurczęta pozbierawszy ziarna zaczęły biegać po izbie, polując na muchy, wobec czego gospodyni uważała za stosowne, wyprosić je na dwór, na czele kwoki. Kolarze posiliwszy się, obliczali czas, aby zdążyć do miasta najdalej po zachodzie słońca.

Pan Adam zapaliwszy papierosa wyszedł z izby; pan Franciszek regulował niewyraźny rachunek z gospodynią: „Abo ja wim, co łaska pańska, przeć pan krzywdy nie zrobi"...

Pan Adam wyszedłszy na próg chaty, ujrzał człowieka w wyszarżanym szynelu wojskowym, z tobołkiem na plecach, z nogami owiniętemi łachmanami, wspartego na dwóch kijach. Stał wpatrzony w rów, jakgdyby zastanawiał się nad jego głębokością, nareszcie rzucił kije po za rów, osunął się weń i na czworakach przepełzał. Dostawszy się na drugą stronę rowu, ujął kije i zapomocą ich, dowlokł się do wrót, opierając się o słupek.

Twarz miał bladą, obrzękniętą; czapkę żołnierską zsuniętą w tył głowy. Stał jakby odpoczywając, lub namyślając się, czy ma wstąpić do tej chaty po jałmużnę? Nareszcie przechylił głowę w tył, otwiarając usta szeroko, jakby chciał przemówić.

Pan Franciszek wychodził w tej chwili z izby, a za nim gospodyni ze słowami: „niech Pan Bóg prowadzi"... Ledwie się pan Adam usunął z progu, aby zwrócić uwagę gospodyni na stojącego we wrotach człowieka, gdy ta najniespodziewaniej rzuciła się do wrót, jak huragan krzycząc: „Jezu słodki, Maryo Cudowna, Święty"...

(C. d. n.)

Propozycye.

Międzynarodowe wyścigi dwudniowe urządzone przez Warszawskie T. C. odbędą się w dniach 29. czerwca i 2. lipca 1899, z następującym programem:

29. czerwca: 1. Wyścig wiorstowy dla wszystkich. Nagrody 3 żetony (złoty i 2 srebrne) względnie 75, 35, 15 fr.: 2. O mistrzowstwo na Dynasach 5 mil ang. dla wszystkich. Nagrody 3 żetony (2 złote, 1 srebrny) względnie 250, 125 i 0 fr. 3 Wyścig turystów na tandemach 6 okr. dla amatorów; 4. Wyścig tandemów 6 okr. dla wszystkich. Nagrody 3 pary żetonów, względnie 120, 60 i 30 fr.; 5. Wyścig amatorów 5 okr; 6. Handicap 4 okr. dla wszystkich. Nagrody 3 żetony względnie 75, 35 i 15 fr.

2. lipca: 1. Wyścig amatorów 6 okr.; 2. Wyścig ogólny 4 okr. dla wszystkich. Nagrody 3 żetony względnie 75, 35 i 15 fr.; 3 Omnium Handicap 10 okr. dla amatorów; 4. Wyścig 50 wiorstowy, dla wszystkich. Nagrody 4 żetony względnie 300, 120, 60 i 30 fr.

Wyścig.

Od startu wystrzał z pistoletu dano...
W zwartej kolumnie jak z cięciwy strzała
Falanga jeźdźców naprzód się wyrw ła.
Prując powietrze piersią rozdyszana.
Świszczą kół sprychy, blask niklu i stali
W promieniach słońca iskrami się pali.

Na kierownicę przechyliwszy głowy
I ciężar ciała, w rozbitym zastępie,
Pędzą ku mecie jak wicher stepowy
W coraz silniejszem, w coraz szybszem tempie.
Świszczą kół sprychy, a w tumanach piasku
Mieni się nikiel w tysiąca barw blasku.

Ostatni okrąg sygnał wreszcie dzwoni;
Zdwaja się zapał, płynąc w wrażeń nurcie
Pulsują tętna, krew bije do skroni
I drżą muskuły przy ostatnim spurcie.
Jeszcze chwil kilka a w szalonym pędzie
Pierwszą nagrodę zwycięzca zdobędzie.

Wiktor.

Koło

i obchodzenie się z niem.

(Ciąg dalszy.)

Nadto hałas taki denerwuje jeźdźca, nie pozwala mu rozwinąć pełni sił swoich, a wreszcie złe bardzo robi wrażenie na przechodniach i towarzyszach jazdy. Chrzęst może jednak łatwo pochodzić z torebki z przyborami, jeżeli klucz francuski jest luźny, w którymto razie należy części te śrubą ściągnąć, lub też jeżeli klucze o siebię uderzają, w którymto razie należy je ściereczką obwinąć. Często pochodzi też chrzęst od dzwonka lub latarki, z powodu zluźnienia się jakiejś ich części. Wreszcie i siodło wydaje niekiedy rozmaite głosy z powodu ocierania się sprężyn lub innych części. Parę kropli oliwy zapuszczonych między trące części wystarczy często do usunięcia złego.

Przy używaniu kluczów do śrub i muterek uważać należy, aby klucz dobrze przystawał do odnośnej śruby, w przeciwnym bowiem razie ocierają się rychło brzegi muterek, maszyna traci na wyglądzie i wartości, a nadto z czasem nie da się taka mutra kluczem zupełnie uchwycić.

2. Podczas jazdy.

Dzisiejsze koło jest misternym produktem pomysłów licznych wynalazców i praktyków, jakoteż długoletnich prób i doświadczeń. W ostatnich latach doszło ono do tej doskonałości, która pozwala z wielką stosunkowo szybkością a niewielkim nakładem pracy znaczne przebywać przestrzenie. Pochodzi to stąd, że przez udoskonalenie budowy i użycie stosownych doborowych materyałów zredukowano znacznie ciężar maszyny bez uszczerbku jej wytrzymałości. Nie należy jednak nigdy zapominać, iż od danej maszyny żądać można tylko pewnego stopnia wytrzymałości, stosownie do jej przeznaczenia. I tak na maszynie zbudowanej do jazdy po drogach, może jeździec o normalnej wadze i przy normalnym stanie dróg jechać choćby z największą szybkością, nie można jednak tego samego żądać od maszyny zbudowanej, i przeznaczonej na tor wyścigowy. Skoro dalej waga jeźdźca przekracza normalną miarę (około 80 kg.), a droga jest licha i wyboista, natenczas i na maszynie drogowej musi się jeździec zrzec tak szybkiej jazdy, jeśli nie chce narazić maszyny na niebezpieczeństwo. W ogóle w wypadkach takich należałoby zamówić w fabryce stosunkowo silniejszą maszynę, maszyna jednak taka ważyć musi o kilka kilogramów więcej aniżeli zwyczajna, wobec czego nie da się na niej potem nawet na dobrej drodze uzyskać takiej szybkości, jak na normalnej lżejszej. Tak więc musi się sam jeździec na jedno lub drugie zdecydować, a skoro zostanie przy maszynie lżejszej, musi ją odpowiednio szanować, t. j. wjechawszy na lichą drogę, zwolnić tempo i to tem bardziej im lżejszą jest maszyna w stosunku do wagi jeźdźca i im węższymi są pneumatyczne obręcze.

Tak samo trzeba też być oględnym przy przebywaniu przeszkód. Wjechawszy na jakiś kamień, lub w jaki dół należy się podnieść ze siodła i stanąć w pedałach, przez co się maszynie znacznie ulży. Do tego sposobu „brania przeszkód" musi się jeździec tak przyzwyczaić, iżby go nawet natrafiając przy nocnej jeździe na jakieś nieprzewidziane przeszkody — zupełnie mechanicznie wykonywał. Przy przeszkodach trudnych do przebycia, najlepiej zejść z koła.

Nierzadko spotykamy jeźdźca — zwłaszcza początkującego, — który silnemi a sztywnemi pchnięciami nóg na pedały porusza się z miejsca. Robi to wrażenie, jakoby jazda na kole wymagała jakiejś nadzwyczajnej forsy i rzeczywiście jeździec taki nie umiejąc odpowiednio sił swoich szczędzić, rychło doprowadzić musi do znużenia. Jeździec powinien dotykać pedałów palcami nóg i z pomocą przegubów wykonywać ruchy nóg z odpowiednią gibkością. Tak np. przy obrocie ręcznej korby bardzo rychłoby się ręka zmęczyła, gdybyśmy ten obrót wykonywali sztywnie ruchami całego ramienia i przedramienia, dlatego też do takiego obrotu zużytkowujemy gibkość przegubu i w ten sposób opotrzebujemy znacznie mniejszego nakładu pracy. Tak samo tedy należy wykonywać obroty korb roweru nogami, zwłaszcza że już w fabryce wytrzymałość całego przyrządu korbowego obliczoną jest na ten spokojny obrót, nie zaś na forsowne pchnięcia, które mogą go narazić na zgięcia lub nawet złamania.

Największym wrogiem całości maszyny jak i całości jeźdźca są upadki, należy ich przeto jak najbardziej unikać. Im szybszem tempo jazdy, tem łatwiejszą możliwość upadku, należy tedy na niepewnych drogach, a szczególniej na skrętach miarkować szybkość jazdy. To samo po drodze błotnej i śliskiej jechać należy z największą ostrożnością; przez położone na drodze lub bruku szyny tramwajowe przejeżdżać należy ile możności w kierunku prostopadłym, gdyż przy przejeżdżaniu przez nie pod kątem ostrym, trudno uniknąć tego, aby sie tylne koło na szynie nie zatrzymało i nie sprowadziło upadku. Łatwo też sprowadzić może upadek zderzenie się z przechodniem, należy przeto na ludnych ulicach jechać zawsze z mierną szybkością, a bardziej jeszcze zwolnić jazdę na skrętach lub krzyżowaniach takich ulic, przechodni zaś pojazdy i t. p. w możliwie dalekim omijać łuku.

3. Uszkodzenia maszyny w drodze.

Pod względem wykonywania bardzo nawet prostych i łatwych naprawek, widzimy w ogóle ogromną nieporadność u największej liczby towarzyszy sportu. Mniejby to być mogło dziwnem przed laty dziesięciu, kiedy jeszcze sport kołowy był u nas w pieluchach, dziś jednak mając do rozporządzenia rozmaite podręczniki, rysunki, instrukcye i t. p. powinienby się każy jeździec do tego stopnia z budową koła zapoznać, by sobie mógł przynajmniej w zwyczajnych wypadkach uszkodzeń łatwo dać radę. Zanim to nastąpi pouczymy na tem miejscu o dokonywaniu niektórych naprawek w drodze.

C. d. n.

To i owo.

Dla czytelników „Koła“ mam nowinkę sławną,
Jaką w jednym z dzienników czytałem niedawno
O wyniku konkursu, co k'woli zabawie
„Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz“ ogłosił w Warszawie.
Chodziło mianowicie o wynalezienie
Nazw swojskich dla wyrazów, których obce brzmienie
Jak na przykład: sport, trening, oczywiście dzwonią
W uszach powyższej trójcy przykrą dysharmonią.
Sędziowie rozważywszy dziewiętnaście listów
Nadeszłych od tamtejszych zapewne cyklistów,
Orzekli, że *sport* odtąd ma się zwać „ochotą“,
A wyrazy pochodne kształtować się oto
W sposób: sportsman -„ochotnik“, sportowy-„ochoczy“,
Sportmański-„ ochotniczy “.— Ktokolwiek przekroczy
Uchwałę tego sądu, nie wart będzie miana
„Ochotnika“ na kole, lecz nazwy sportmana,
Jako kary, że żyje w niezgodzie z ustawą.—
Dalej uchwała każe zwać trening „zaprawą“;
Więc znów w powyższy sposób zmienia się przesławnie
Trenera- w„ zaprawiacza“, trening budę- w„ wprawnię“,
Trenować się- na„ wprawiać“ i tak dalej,dalej,
Płynie sąd redakcyjny na fantazyi fali,
Kontent, że w tych„ ochoczych“ słowach się ujawni
Nonsens: wprawny zaprawiacz wprawia się we wprawni.
Pyta się dziennik w końcu, czy na naszej niwie
Przyjmą się te wyrazy? Ja nadzieję żywię,
Bo wiem, że głównie młodszych cyklistów słowniki
Powstają z pornografii lub humorystyki.
Tak naprzykład „start“ zowią: przedśmiertnemi drgawki,
„Spurt“: ostatnim podrygiem, lub jak z szkolnej ławki
Zdystansowany jeździec nazywa się z hecy
W mowie czysto rodzinnej: tym, co dostał w.... plecy.
W ten sposób bez konkursu, Niemca i Anglika
Tłómaczą podług swego własnego języka
Dziś dzięki konkursowi przybyło im znowu
Kilka pięknych wyrażeń ojczystego chowu.
W imieniu „ochotników“ składam tutaj przeto
Dzięki „ochoczej“ trójcy, życząc by z podnietą
W„ ochoczych“ się konkursach „wprawiała“ jak dawniej,
Przez co uzyska sławę redaktorskiej„ wprawni“.

Jeszcze słów kilka rzucę w osobistej sprawie,
Którą Redakcya raczy zamieścić łaskawie.
Kiedy ostatnią razą poszedłem odwiedzić
Tor L. K. C., by postęp pracy tamże śledzić,
Zabiegł mi drogę Cerber i rodzaj przepustki

Wsuwając mi do ręki, zażądał dwie szóstki
Postępowaniem takiem oburzony jestem
Więc w łamach „Koła' z głośnym powstaję
[protestem
I na fakt taki przykry kładę silne veto
By Klub miał się bogacić cyklistów poetą.
Sądząc, że Klub bezpłatną obecność na torze
Uwzględni mi na przyszłość (co daj Panie
[Boże! *)
Polecam się łaskawym względom Redakcyi
Oczekując w tej sprawie Jej interwencyi.



Bordeaux Paryż.

Doroczny dziewiąty z rzędu klasyczny międzynarodowy wyścig kołowy z Bordeaux do Paryża zgromadził w tym roku tylko 10 współzawodników. Stanęli: Maurycy Garin (Włochy), Gaston Rivierre i M. Cordang (Holandya), Józef Fischer (Niemcy), Foureau, Bertin, Jasseaume, Const. Huret, E. Jay i Le Chartier (Francya). Dnia 27. maja o godzinie 9. wieczór wypuszczono jeźdźców ze startu. Prowadzenie za pomocą pojazdów motorowych świetnie zorganizowane. Pogoda niepewna i wiatr. U startu ustawieni w pierwszym szeregu Cordang, Rivierre i Garin, w drugim Fischer, Foureau i Bertin, reszta zaś w trzecim.

Do Libourne (25 km.) przybywa 1. Fischer 0:32. 2 Huret, 3. Rivierre, 4. Garin, 5. Cordang, 6 i 7. Foureau i Jay, 8. Le Chartier, 9. Bertin, 10 Jasseaume.

W. Angouleme (127 km.): 1. Huret 2:50, 2. Fischer 2:56. Zeszłoroczny zwycięzca Rivierre jechał tę przestrzeń 3:44, tegoroczni zatem zyskali 48 minut, jadąc z przeciętną chyżością 43 km. na godzinę.

W Ruffec (169 km.): 1. Fischer 3:59, 2. Huret 3:59:12, tu więc zyskano w porównaniu do zeszłorocznego rekordu Rivierre'a (5:18) 1 godzinę i 19 min.

W Couhé Vérac (200 km.): 1. Huret 4:39:15, 2. Fischer 4:54:45, 3. Garin.

W Poitiers (245 km.): 1. Fischer 6:06, 2. Huret 6:11.

W Tours (339 km.): 1. Huret 8:40, 2. Fischer 9:24, 3. Garin, 4. Rivierre.

W Blois (398 km): 1. Huret 10:09, 2. Fischer 10:48, 3. Garin, 4. Rivierre 400 km. 10:12:05.

---

*) Przypisek portmonetki.

W Orleanie (459 km.): 1. Huret 11:45 500 km. w 13:07 (zeszłoroczny rekord Rivierre'a 16:49:32).

W Wersalu (573 km.): 1. Huret 15:59.

Na torze parku książęcego (meta) w Paryżu (594 km.): 1 Constant Huret o godzinie 1, minut 35, sek. 47, i t. j. w czasie 16 godzin 35 min. 47 sek, — Dotychczasowy rekord dla tej przestrzeni (Rivierre 1897) wynosił 20:36:46, został przeto, o 4 godziny i 29 sek. prześcignięty. Jako drugi Józef Fischer 17:21:26 3. Maurice Garin 18:43:07, 4. Rivierre 20:24:00. Poprzedni rekord pobity tedy przez wszystkich czterech pierwszych jeźdźców. Huret jechał z szaloną chyżością 35·796 km. na godzinę, był jednak po ukończeniu wyścigu zupełnie wyczerpany. Fischer i Rivierre przybyli w najlepszej formie, jak gdyby powrócili z zwyczajnej wycieczki.



Paryż-Bordeaux.
(Samochody).

Wyścigi samochodów z Paryża do Bordeaux 565 km. Z zgłoszonych 33 wozów, (samochodów) i 41 kół motorowych startuje 28 wozów i 37 kół, t. j. łącznie 65 pojazdów. Samochody: 1. Charron 11:43:20 2. René de Knyff 11:51:26, 3. Girardot 12:32:35 i dalszych 13.— Koła motorowe: 1. Bardin 13:22:42, 2. Teste 13:29 03, 3. de Meaulne 13:44:35 i dalszych 8. — Przestrzeń z Poitiers do Ruffec 66 km. jechał Charron 1:03 to znaczy z chyżością 62·857 km. na godzinę!



Wyścig objazdowy.

Wyścig objazdowy urządzony w Królestwie polskiem przez Towarzystwa zaprzyjaźnione, mimo niesprzyjającej pogody, deszczów, wiatrów przeciwnych, złego stanu dróg, przejmującego chłodu i nałożenia drogi z powodu zalewu szosy pod Radoszycami udał się wyśmienicie. Na wszystkich posterunkach stali kuryerzy i jeźdźcy w pogotowiu, gotowi do dalszej jazdy. Zmiany odbywały się z nadzwyczajną szybkością i akuratnością, a torebka z wykazem i zegarkiem, oddana pierwszemu kuryerowi w Warsza-

wie powróciła w zupełnym porządku (z wyjątkiem poobrywania się pasków) napowrót na Dynasy. Preliminowany czas jazdy na poszczególne przestrzenie i przebycie całej drogi okazał się bardzo bliskim rzeczywistości.

Pierwszy kurjer Fryderyk Szpringer opuścił Dynasy punktualnie o godzinie 4 rano dnia 21. maja w Towarzystwie 4 asystentów. Oddana mu torba z wykazem dowiezioną została napowrót na Dynasy przez Alberta Bułowskiego dnia 23. maja o godzinie 10 min. 11. Tak więc przebycie całej drogi wynoszącej 1024$^1/_4$ wiorst zajęło 54 godzin 11 minut, czyli o 3 godziny 11 minut mniej aniżeli preliminowano. Przewieziony wykaz, mimo iż był 52 razy podawany z rąk do rąk, wypełniony został z największą dokładnością notatkami o godzinie zmian.

Na Dynasach czuwano nieustannie przez trzy noce z rzędu i odbierano depesze z klubów i od konsulów o godzinach zmiany jeźdźców i z odpowiedziami na posłane zapytania.

Uczestnikom wyścigu należącym do klubów prowincyonalnych, przesłano zaraz żetony pamiątkowe, warszawskim zaś wręczono je na wieczornicy 27 maja.



Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

Samochody.

Nowy system wyłączenia łańcucha zastosowany został przy zbudowanym przez fabrykę kół „Patria“ czterokołowym motorze, w ten mianowicie sposób, iż zastosowano je nie przy kole korbowem, lecz z tyłu przy osi tylnych kół.

Wskutek tego łańcuch podczas jazdy zwisa spokojnie, ubywa tedy potrzeba zastosowania ochron, a nadto nie słychać niemiłego przy innych systemach z powodu ruchu łańcucha szmeru. Przytem nie ulega też łańcuch zużyciu, gdyż potrzebnym jest tylko na chwilkę do puszczenia w ruch motoru, a zresztą wcale go się nie używa.

Budowa tego czterokołowego wehikułu z siedzeniem dla dwu osób jest nadzwyczaj dokładna, jak w ogóle wyroby tej fabryki.

Pojazd ten można w ciągu kilku minut zamienić na tricykl jednosiedzeniowy.

Wszystkie części ramy emaliowane na czarno, zbiornik na benzynę i baterye na kolor czereśniowy, co nadaje maszynie bardzo pięknego wyglądu.

Motor ten wystawiony w lokalu pp. Kadliczka i Weidlera we Wiedniu (I. Tegetthofstr. $^1/_3$). Zwraca na siebie uwagę sportsmenów, którzy go z ciekawością oglądają.



KRONIKA.

— Tor L. K. C. został 4. bm. otwarty i oddany do użytku wyścigowców. Nierówności powierzchni zostały bardzo dokładnie wyrównane

— Pierwsze wyścigi lwowskie odbędą się 18 b.m Propozyce na str. 136.

— Z ubolewaniem musiałem się w ubiegłą niedzielę przypatrywać czas jakiś pod wieczór na ulicy 3. maja niesfornemu zachowaniu się „dzikiej“ młodzi cyklowej. (Przyznać muszę, że przejeżdżający — bardzo zresztą nielicznie - klubowcy, zachowali się jak najprzyzwoiciej). Baczność panowie „dzicy“! Nie nadużywajcie udzielonych nam swobód jazdy, gdyż wszyscy możemy na tem wyjść najgorzej i to nie z naszej, ale z waszej winy. Przypominamy, iż według obowiązującego regulaminu, po ulicach miasta wolno jeździć, tylko z mierną szybkością, a na skrętach i krzyżowaniach ulic należy jazdę zwolnić, iż nie wolno jeździć bez trzymania kierownicy, i t. d. Niechaj się każdy zechce z tymi przepisami jak najrychlej zaznajomić i je zachować, w przeciwnym bowiem razie powinny kluby same, nie chcąc się narażać na utratę uzyskanych swobód jazdy, wziąć inicyatywę w karaniu za niesforną jazdę po ulicach. *(Klubowiec).*

— W niedzielę dnia 28. maja wspaniała dotrzymała pogoda przez cały dzień, to też wszędy roiło się od cyklistów i po raz pierwszy w tym roku mogły się odbyć wszystkie zapowiedziane wycieczki.

Ważniejsze wyścigi.

— Paryż 21. i 22. maja na torze parku książęcego. — Słota. — 6 przedbiegów do Gr. Prix de Boulogne po 1333$^1/_3$m. I. 1. Bourotte, 2. Nossam; II., 1. Domain, 2. Grogna; III. 1. Jacquelin, 2. Gaveau, IV. 1. Pasini, 2. Cissac; V. 1. Parlby 2. Tommaselli; VI. 1. Meyers, 2. Gougoltz. — Wyścig dwojaków 2000 m. po trzech przedbiegach 1. Pasini — Tommaselli

3:29 $^{1}/_{5}$, 2. Gougoltz - Parlby, 3. Domain-Deleu. — Wyścig motorów 1-godzinny Béconnais 57 km. 453 m., Rigal 56 km. 400 m., Schmeltz 50 km. 127 m. — 22. maja. Piękna pogoda. — Trzy międzybiegi o Gr. prix de Boulogne i wyścig rozstrzygający, w którym przybywają 1. Grogna 1:55 $^{1}/_{5}$ 2. Tommaselli, 3. Parlby. — Wyścig motorów 1-godzinny bracia Loste 55 km. 900 m. nie osiągnęli zatem przestrzeni zrobionej dnia poprzedniego.

— Grac 21. i 22. maja: Wyścig inauguracyjny 1. Schneeweiss, 2. Mader, 3. Scuri. — Wyścig główny dla amatorów 10,000 m. po trzech przedbiegach 1. Schneeweiss 16:27 $^{2}/_{5}$, 2. Carapezzi, 3. Burin. — Wyścig główny dla zawodowców 10,000 m 1. Lanfranchi 12:15 $^{3}/_{5}$, 2. Käser, 3. Haderer. — Wyścig z wyrównaniem 2000 m. styryjskiego związku 1. Hr. Fr. Platen, 2. Alojzy Platl, 3. Franc. Platl.

22. maja, bieg rozstrzygający o nagrodę gradecką 2000. 1. Lanfranchi 3:17 $^{4}/_{5}$, 2. Eros, 3. Heller. — Match motorowy 5000 m. Max — Lurion: 1. Lurion 7:19 $^{4}/_{5}$, Max 8:07. — Wyścig 50 km. z prowadzeniem motorami 1. Lanfranchi 1:03:58, 2. Käser, 3. Haderer.

— Paryż 28. maja na torze parku książęcego. Wyścig główny 1000 m. po 6 przedbiegach 1. Tommaselli 1:25 $^{3}/_{5}$, 2. Jacquelin, 3. Leclerq. Wyścig dwojaków 2000 m. 1. Domain-Deleu 2:55, 2. Jacquelin-Tommaselli, 3. Carmant-Vanoni.

— Calais 28. maja. Match 100 km. między Taylonem a Lintonem. Zwycięża Taylor w 2:02:09.

— Dijon 28. maja. Match 100 km. między Bourotte'm a Millerem. Zwycięża Bourotte w 2:17:55 $^{4}/_{5}$.

— Berlin 28. maja na torze w Friedenau. Wyścig główny 1000 m. po 3 przedbiegach: 1. A. Huber 1:26, 2. Verheyen, 3. Broca. — 25 km. na dwojakach: 1. Dutrieu-Köcher 28:04, (nowy rekord światowy), 2. Heiman-Hansen, 3. Käser-Siebenmann.

— Gliwice 28. maja. Wyścig główny 2400 m. po 3 przedbiegach 1. Vondrich (Praga) 5:53, 2. Suchecki (Gliwice), 3. C. Weeck (Dortmund).

— Wiedeń 28. maja, na torze w Praterze. Austr. Derby dla zawodowców, 3 biegi po 2000 m. Kto w tych 3 biagach 2 razy będzie pierwszym u mety — wygrywa. Gdyby w każdym z trzech biegów inny jeździec przybył do mety, rozgrywa się między nimi match na 1000 m. Bieg I: 1. Banker 3:37 $^{3}/_{5}$, 2. Kesseler, 3. Seidl. Bieg II: 1. Banker, 2. Seidl, Lurion. Bieg III. 1. Lurion, 2. Heller, 3. Seidl. Wynik przeto 1. Banker, 2. Lurion, 3. Seidl. — Wyścig o nagrodę Prateru po 4 przedbiegach 1. Schneeweiss 2. Langsteiner 3. Hunek. — Wyścig z wyrównaniem 1000 m. 1. Wałachowski (80) 1:16, 2. Ortner (20), 3. Lusum (0), 4. Haderer (30). — Wyścig 10 km z prowadzeniem 1. Larwin 12:11 $^{1}/_{5}$, 2 Banker, 3. Haderer, 4. Nikodem. — Wyścig 25 km. 1. Bielz 31:31, 2. Hunek, 3. Bittner, 4. Christian.

— Wiedeń 1. czerwca. Wyścig z wyrównaniem dla amatorów: 1. Schneeweiss. — Wyścig na dwojakach: 1. Lurion-Seidl, 2. Struck-Suchecki. — Wyścig dwojaków dla amatorów: 1. Bracia Mader. — Wyścig 50 km. z prowadzeniem: 1. Dutrieu 1:00:04, 2. Struck, 3. Köcher.

— Monachium, 1. czerwca. Wyścig główny po 4 przedbiegach i 2 międzybiegach — bieg rozstrzygający: 1. Minozzi. — Wyścig z wyrównaniem po 2 przedbiegach 1. Grogna, 2. Bourotte, 3. Monozzi.

Łódź 1. czerwca. Na torze w Helenowie. Wyścig główny 4000 m.: 1. St. Wyhowski, 2. Benet, 3. Giles. — Omnium handicap. 2000 m.: 1. St. Wyhowski, 2. dwojak Muszyński-Krüger: 3. dwojak braci Gilles. — Wyścig dwojaków, 1, K. Wyhowski-Benet, 2. Bracia Gilles.

— Odezwa do gminy m. Lwowa Dowiadujemy się, iż rozpoczęto właśnie budowę drogi do Brzuchowic, która ma być po obu stronach zaopatrzona w deptaki dla pieszych. Wypadłoby jednak pomyśleć i o cyklistach. Sport kołowy przybrał już dziś takie rozmiary, iż przy budowie dróg nowych, przy rekonstrukcyach dróg istniejących, a nawet niezależnie od tego przeznacza się wszędzie za granicą część gościńca dla cyklistów lub buduje się specyalne drogi dla cyklistów. W okolicy Wiednia istnieje już kilkanaście takich dróg i ostatatnia właśnie ukończona do Bockfliess mierzy 21 $^{1}/_{2}$ km. Czy też nie należałoby jeden z projektowanych deptaków do Brzuchowic przeznaczyć specyalnie dla cyklistów.

Wobec strasznego stanu wszystkich dróg w okolicy Lwowa, stałyby się Brzuchowice niezawodnie jednem z najbardziej uczęszczanych przez cyklistów miejsc wycieczkowych, na czemby chyba Brzuchowice wiele zyskały.

— Rower w służbie kolei elektrycznej. Od pewnego czasu uwija się wzdłuż torów lwowskiej kolei elektrycznej funkcyonaryusz tej kolei, mający baczyć na prawidłowość ruchu wozów elektrycznych. Wrazie napotkanych jakichś przeszkód może być główna stacya przez niego natychmiast zawiadomioną.

— Krak. K C. urządza 17 bm. wyścigi 30, 10 i 3 km. na gościńcu Myślenice-Landskrona otwarte dla wszystkich polskich cyklistów. Bliższe szczegóły w rubryce klubowej.

— Kraków sportowy obchodzić będzie w niedzielę d. 25. b. m. prawdziwe święto, a równocześnie wykaże dorobek prawie na wszystkich polach ćwiczeń fizycznych.

Inicjatorem tych zawodów jest tyle zasłużone dla sprawy fizycznego wychowania towarzystwo gimn. Sokół w Krakowie, a wykonawcami poszczególne jego oddziały. I tak odbędą się w tym dniu zawody kolarskie i wioślarskie ze współudziałem cyklistów i wioślarzy na wszystkich ziem polskich i niektórych towarzystw czeskich, następnie odbędą się ćwiczenia gimnastyczne, strzeleckie i rej kolarski, poprzednio zaś w sobotę wieczorem tradycyjny obchód „Wianków".

Szczegółowy program po otrzymaniu ogłosimy, na razie ustalonym jest tylko program wyścigu kolarskiego, umieszczony w rubryce Oddziału kolarski. S. K., na który zwracamy uwagę naszych wyścigowców.

— Na ostatniem ogólnem zebraniu Piotrkowskiego T. C. wybrany został wiceprezesem adwokat przysięgły p. Dobrosław Kleyna; zaś wice-kapitanem p. Jan Glasser. Następnie wybrano dwie stałe delegacye: sportową i zabawową, których jedynem zadaniem jest projektować i organizować różne zabawy sportowe i towarzyskie w ciągu bieżącego roku Komitet obowiązany jest z temi delegacyami współdziałać i nieść im wszelką pomoc. Delegacya sportowa odbyła pierwszą swą naradę zaraz nazajutrz po wyborach i postanowiła: w dniu 7. maja zorganizować wycieczkę sportowo-towarzyską (majówkę) do drugiego strzelca pod Wolborz; na dzień 21. i 22. maja wydać piortkowskim kuryerom i ich towarzyszom, przyjmującym udział w objazdowej po Królestwie Polskiem ekstrapoczcie wszystkich stowarzyszeń cyklowych, odpowiednie instrukcye; wreszcie ułożyć program wyścigów, odbyć się mających w dniu 28 maja.

— Pierwsza wycieczka sportowa w tym roku, urządzona przeszłej niedzieli przez piotrkowskie T. C. odbyła się przy najpiękniejszej, wymarzonej pogodzie!

Wyjechano z lokalu klubowego o godz. 3 z południa do Wolborza. Z pomiędzy znacznie zwiększonej w ostatnim czasie liczby członków rzeczywistych, stawiło się do apelu 30.

Jechano w tempie spacerowem, ze spiewkami klubowemi i głównym kapitanem na czele. Jadąc do Wolborza, tam i z powrotem, zatrzymywano się u „Rafki", spiewano i biwakowano w lesie, a już co wypito mleka, kawy i herbaty — tego zapewne sama pani Rafkowa nie umiałaby dokładnie objaśnić...

W drodze powrotnej do Piotrkowa, śpiew jadących rozweselał ich samych i wylegającą z domostw wiejskich ludność, rozlegając się dalekiem echem po lasach i polach,dodawał nieokreślonego uroku tej koleżeńskiej wycieczce. — Sportowcy piotrkowscy radziby odbyć taką samą drogą, w towarzystwie wozów i powozów, zapełnionych żywemi kwiatami płci nadobnej, a „komisya sportowa" czeka tylko na wezwanie „komisyi od zabaw towarzyskich", aby łącznie z nią omówić tę oddawna projektowaną „majówkę".

— Grono członków W. T. C. wybrało się 27. maja pod wodzą kapitana St. Lepperta na wycieczkę do Poznania.

— W Płocku zbudowany został przez prywatnych przedsiębiorców tor wyścigowy 500 łokci długości. Tor mieści się przy ul. Dominikańskiej i zbudowany jest na wzór warszawskiego. Prośba grona amatorów o zatwierdzenie ustaw Pł. T. C. wniesiona z końcem r. 1898 nie została dotychczas załatwiona, inicyatorzy mają jednak nadzieję, że sprawa ta weźmie niebawem pomyślny obrót.

— Ustawy Lubelskiego T. C. zostały znacznie rozszerzone i podczas gdy do niedawna wolno mu było uprawiać jedynie sport kołowy, to według nowej ustawy wolno też będzie uprawiać gimnastykę i wszelkiego rodzaju ćwiczenia ku rozwojowi sił fizycznych i zręczności, muzykę, urządzać zabawy towarzyskie, odczyty itp. Komitet ma też nadzieję iż liczba członków wynosząca obecnie około 60, znacznie wobec tego wzrośnie. Wyniki wyborów ostatniego ogólnego zebrania: Prezes dr Aleksander Staniszewski, wicepr. Ignacy Steliński, gospodarz Franciszek Głowacki, kapitanowie: Tad. Głowacki i Józef Konaszewski, sekret. Gust. Szymański, jego zastępca Henr. Gałecki, kasyer Franciszek Przybyszewski, jego zast. Wład. Kiesewetter, lekarz dr. Jan Modrzewski.

— Austryacki Touring Club we Wiedniu, towarzystwo bardzo czynne na polu budowy dróg dla cyklistów, zamierza założyć we Lwowie sekcyę. Do założenia sekcyi potrzeba przynajmniej 15 członków. Wkładka roczna na rok bieżący wynosi 3 zł. Zgłoszenia przyjmuje p. Tadeusz Kuschée, we Lwowie, ul. Akademicka 3.

— Znany wiedeński fabrykant powozów i ruchliwy automobilista Lohner, przesłał do redakcyi „Journal France Automobile" mały z brązu wykonany automobil, przeznaczając go jako nagrodę do wyścigu amatorów.

— Jazda rozstawna z Gracu do Wiednia urządzona przez trzy wiedeńskie kluby (Wandererów, Wiener C. C. i Margarathener R. C.) odbyła się w poniedziałek, zielonych świątek. Depesza doręczona została w $8:25:01^2/_5$ na linii matzleinsdorfskiej we Wiedniu. Dotychczasowy rekord dla tej przestrzeni (200 km.) wynosił $9:50.37^2/_5$.

— W ostatnich nrach paryskiego „Journal des Spors“ podaje naczelny redaktor tego pisma p. Al. Luceński sprawozdanie ze swego pobytu w Warszawie, przyczem bardzo pochlebnie się wyraża o urządzeniach Warsz. T. C. stawiając je jako przykład dla towarzystw paryskich.

— W paryskich zakładach zastawniczych tyle się kół na zimę gromadzi, iż zarządy większych zakładów urządzić musiały osobne zabudowania na ich przechowanie. Cykliści też tamtejsi spieszą z zastawianiem, gdyż i pożyczkę uzyskają i znachodzą tam jak najlepsze na zimę bezpłatne przechowanie dla swych kół.

— Ciekawy konkurs rozpisało paryskie „Velo“. Chodziło mianowicie o to, których 10 jeźdźców światowych uzna Głos narodu jako najlepszych. Wskutek tego konkursu najwięcej głosów otrzymał Bourillon bo 173,233, dalej Miller 82290, Jacquelin 78423, dalej po porządku Huret, Major Taylor, Michael, Cordang, Rivierre, Elkes i Morin. Ten ostatni otrzymał 42892 głosów. Poza tymi dziesięcioma najwięcej głosów otrzymali Banker, Bald. Tom Linton, Grogna, Bouhours, Chase, Champion, Deschamps, Zimmerman i Grogna.

— Na wielką nagrodę paryską ofiarowały większe domy handlowe, banki i milionerzy paryscy (Rotszyld, Bon Marché, Louvre, Credit Lyonnais, Credit Foncier, Menier itd) po 50 — 300 franków.

— Paweł Bourillon wzięty do wojska rozpoczyna w listopadzie trzyletnią służbę.

— W Lille spotkać się mają 4. bm. w matchu Banker, Jacquelin i Tommaselli.

— Rekord 6-godzinny z prowadzeniem motorami i osłonami od wiatru ustanowił w Paryżu młody jeździec Ariés zrobiwszy 275·16 km. (dotychczasowy rekord Cordanga 266·733 km.).

— W Moskwie organizuje się klub miłośników jazdy na samochodach.

— Co do wyjazdu z kołem w granice Francyi obowiązują od 1. maja b. r. następujące przepisy: Na wszystkie koła, nie będące własnością osoby mieszkającej we Francyi, nabyć należy przy wjeździe na którejkolwiek granicznej stacyi cłowej legitymacyę (permis de circulation), za cenę 60 centimów, upoważniającą do jazdy po Francyi na przeciąg 3 miesięcy. Cyklista ma ją zawsze przy sobie nosić i wobec władz na żądanie okazać. Cykliści, którzyby dłużej zamierzali zabawić w granicach Francyi mają po upływie 3 miesięcy nabyć u poborcy podatkowego (percepteur) markę kontrolną, którą się umieszcza na kierownicy.

— Dwaj paryscy monocykliści Steckel i Causuare wyzywają monocyklistów całego świata na match 100 km. na monocyklach na przestrzeni Paryż-Melun i napowrót.

— Z Paryża. Touringclub wyasygnował znów przeszło 10.000 franków na poprawę dróg, drogowskazów, urządzenie ścieżek dla cyklistów i t. p.

Przed kilku tygodniami zmarł w Paryżu Vicomte Gaetau de Milchan znany w tamtejszych kołach sportowych oryginał. Rozpoczął uprawiać sport kołowy jeszcze w r. 1860 na ówczesnym wehikule, który można było oglądać w ostatnich czasach jako zabytek fabrykacyi na wszystkich wystawach sportowych. Do ostatniej chwili pozostał wiernym wysokiemu kołu, na którem chętnie się po lasku boulońskim przejeżdżał.

— W Londynie na torze pałacu kryształowego odbył się w drugim dniu Zielonych świąt oczekiwany z ciekawością match między Bouhours'em a Platt-Betts'em na przestrzeni 100 km. Bouhours jechał z miejsca w szalonem tempie, któremu Platt-Betts aż do 70 km. dotrzymywał, następnie jednak coraz bardziej zostawał w tyle, podczas gdy Bouhours jechał ciągle z tą samą szybkością robiąc 100 km. w nadzwyczajnym czasie 1:"4:35. Pozostał wprawdzie poza zeszłorocznym rekordem Hureta (za osłonami od wiatru) 1:54:24 $^{2}/_{5}$ o 12 $^{3}/_{5}$ sek., ale pobił natomiast francuski rekord Taylora 1:57:10 $^{1}/_{5}$ o 2 min 35 $^{1}/_{5}$ sek.

— Koło na ewangielicko-socyalnym kongresie. Na ewangielicko-socyalnym kongresie w Kiel wypowiedział prof. dr. Delbrück z Berlina swoje zapatrywania na doniosłe znaczenie koła. Oto jego słowa: „Mogę panom oznajmić, iż pojąłem już rozwiązanie kwestyi socyalnej (Wielka wesołość.) Mogę panom krótko powiedzieć — od dwu lat jestem cyklistą. (Wesołość). W welocypedzie leży przyszłość ludu. Jeden z mowców upatrywał rozwiązanie kwestyi socyalnej w usunięciu pijaństwa. Właśnie koło wprowadza to w życie. Żaden cyklista nie jest alkoholistą. Jedno z drugiem się nie znosi. Także kwestyę mieszkań, tak ważny dział kwesyi socylnej, rozwiązuje koło. Na kole wyjechać może robotnik z wielkich miast do zamiejskich osad, gdzie renta gruntowa nie jest jeszcze tak wysoką i gniotącą. Dajcie młodym ludziom koło, a ci wyjadą sobie i nie zechce im się zajmować socyalno-demokratycznemi zgromadzeniami. (Wielka wesołość.) Jestem już nawet w obawie, aby cały ten kongres nie okazał się jutro zbędnym. (Wesołość). Ze względu jednak, iż nie doszliśmy jeszcze tak daleko, aby każdy miał swoją kurę w garnku i swoje koło w sieni, będziemy przecież i jutro jeszcze musieli oddawać się poważnym dalszym obradom“.

— W Nowym targu za inicyatywą p. Edwarda Stepkiewicza zawiązałe się „Kółko kolarzy w Nowymtargu“.

Na dniu 19. marca odbyło się zgromadzenie kółka, na którem wybrano Edwarda Stepkiewicza prezesem, Stanisława Ostaszewskiego sekretarzem, Dra. Stanisława Christa gospodarzem, Piotra Kindę kapitanem jazdy, Władysława Zaczka skarbnikiem. —

Członków czynnych jest obecnie 24 i niemal codziennie nowi członkowie wstępują. Brak na razie koła i odpowiedniego terenu do nauki, przeszkadza w uzyskaniu większej liczby członków, między którymi zal cza kółko Dra. Jana Bednarskiego posła na Sejm krajowy, inżyniera Noaha, adwokata Dra Nowotnego, i sędziego Dichmana, —

Rendez-vous handel Jurkiewicza. Restauracya Rajski i Habura.

Warstat reparacyjny Unsin. Utrzymanie dróg, zwłaszcza do Zakopanego Szczawnicy, Piekielnika, bardzodobrze! Przeje dżający koledzy sportowi będą mile widziani i przez kolegów koła odprowadzani.

— Droga kolarska z Wiednia do Bockflies 21½ km została w tych dniach ukończona i oddana do użytku cyklistów.

— Książę Neapolu jest tak zamiłowanym cyklistą, iż nawet czyszczenie i wszelkie naprawki roweru wykonuje sam własną ręką i ma w tym celu urządzony cały warstat.

LWOWSKI KLUB CYKLISTÓW.

PROPOZYCYE

wyścigów lwowskich cyklistów, odbyć się mających w razie sprzyjającej pogody dnia 18. czerwca 1899 (niedziela) na torze Lwowskiego Klubu cyklistów.

Początek o godzinie 3½. po południu.

I. Wyścig nowicyuszów na rowerach 1000 m. = 2½ okrążeń, otwarty dla tych, którzy nigdy jeszcze w publicznym wyścigu na torze udziału nie brali. Dwa medale srebrne, jeden bronzowy.

II. Wyścig na tandemach 5000 m. = 12½ okrążeń. Nagrody w bonach 1. parze 30 koron, 2. parze 20 koron. Nadto za każde okrążenie jechane w 30 sek. lub niżej parze przejeżdżającej jako pierwszej przez metę bon na 3 korony.

III. Wyścig starszych cyklistów (nad 34 lat) na rowerach 3000 m. = 7½ okrążeń. Biorący udział w jakimkolwiek innym z wymienionych tu wyścigów wykluczeni. 3 nagrody honorowe.

IV. Wyścig główny na rowerach 10.000 m. = 25 okrążeń; prowadzenie dozwolone z wyłączeniem 1go i ostatniego okrążenia. Nagrody w bonach 1mu 30 koron, 2mu 20 koron, 3mu 10 koron.

V. Wyścig zachęty na rowerach 2000 m. = 5 okrążeń dla tych, którzy jeszcze w publicznym wyścigu na torze nie zdobyli pierwszej nagrody. 2 medale srebrne, jeden bronzowy.

VI. Wyścig z wyrównaniem na tandemach 1609 m. = 4 okr. + 9 m. Nagrody w bonach 1szej parze 25 koron, 2giej parze 15 koron.

VII. Wyścig Towarzystwa kolarzy wyścigowców na rowerach (Dystans i nagrody sami oznaczą, względnie dadzą).

VIII. Konkurs w grupach o doścignięcie. Przeciwników ustawia się w dwu jednoilościowych grupach na dwóch przeciwległych punktach toru; poczem równocześnie obie grupy rozpoczynają się doganiać. Uczestnik jednej grupy, którego przegoni uczestnik grupy przeciwnej winien zaraz opuścić tor wyścigowy, a wygrywa ta grupa, która w czasie, mającym się później oznaczyć z większą ilością uczestników na torze się utrzyma. Uczestnikom partyi wygrywającej, którzy aż do rozstrzygnięcia konkursu jechali, medale srebrne.

IX. Wyścig pocieszenia na rowerach 1000 m. = $2^1/_2$ okrążeń dla tych, którzy w żadnym z powyższych wyścigównagrody nie zdobyli. Zgłoszenia przy starcie.

Wyścigi otwarte są dla członków każdego z istniejących we Lwowie towarzystw kolarskich, a zgłoszenie ich winno nastąpić przez odnośne towarzystwo.

Wpisowe wynosi do wyścigów II., IV, i VI 2 korony, do innych wyścigów 1 koronę.

Zresztą obowiązują przepisy jazdy na torze przyjęte przez Lwowski Klub Cyklistów.

W razie niepogody komisya sportowa tegoż Klubu oznaczy inny dzień wyścigów.

Lwowski Klub Cyklistów.

Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski ul św. Marka 10

Sekretarz: Dr. Jan Rzepecki Bank krajowy.

Skarbnik: Wojciech Lerch Bank Zaliczkowy, ul. Hetmańska

Redaktor wiadomości klubowych: Kazimierz Hemerling, ul Szopena 7.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidra, ul. Akademicka.

Dnia 22. maja br. urządził L. K. C. wycieczkę do Przemyśla, lecz ze słabym rezultatem, gdyż niestała pogoda odstraszyła wielu. Mimoto około 10 członków L K. C. przybyło do Przemyśla, nie żałując swego przedsięwzięcia, gdyż pogoda ustaliła się zupełnie, wiał tylko silny wiatr Kraków-Lwów.

Przyjemnem było spotkanie w Przemyślu z p. Zdzisławem Ritterschildem, znanym zapewne wszystkim naszym cyklistom, przebywającym obecnie stale w Przemyślu. Zastano tam również p. Bolesława Mańkowskiego i Jerzego Niewiadomskiego, którzy krótkie chwile pobytu naszego w Przemyślu przez cały czas uprzyjemniali. Popołudniu odbył się wyścig drogowy, na przestrzeni 30. km. ku Mościskom i z powrotem. Sądowi przewodniczył Jan hrabia Drohojowski, starterem był Ździ. Ritterschild. Wzięli udział w wyścigu: Julian Krupski, Mękol, Bol. Mańkowski, Puchalski i Różycki.

Ku Mościskom wiatr dął silnie w plecy, z powrotem przeciwnie, to też nieuzyskano dobrego czasu. Krupski jechał „per bagatelam konkurenciam“, na przeniesieniu 100“ i bez wysiłku przybył pierwszym do mety w 1 godz. 4 min. Drugim tuż za nim przybył wprawdzie Mękol, lecz przyznał się, że nie przejechał półmetka, wobec czego właściwym drugim był Puchalski, w 4 minuty po Krupskim, trzeci Mańkowski, czwarty Różycki.

Po wyścigu część widzów i wycieczkowców powróciła do Przemyśla, gdzie wesoło zabawiano się, aż do nocnego pociągu, wyścigowcy lwowscy zaś, korzystając z przyjaznego wiatru, zawrócili z mety i pojechali do Lwowa, miłe z Przemyśla uwożąc wspomnienia.

L. Christelbauer.

Akademicki Klub Cyklistow we Lwowie.

Prezes: Stanisław Solański, ul Piekarska l. 12.
Wiceprezes: Stanisław Rogalski, ul. Kościuszki 16.
Sekretarz: Jarosław Kocowski ul. Czarnieckiego l. 26.
Skarbnik: Mieczysław Postępski. ul. Ossolińskich 8.
Gospodarz: Saturnin Mravincsics, ul. Batorego 34.

Kapitanowie jazdy (komisya sportowa.): Kazimierz Długoszowski, ul. Chrzanowskiej l. 8 Bronisław Hupert, ul. Małeckiego l. 5. Władysław Jarocki ul. Kurkowa l. 2 a.

Wydział: Zdzisław Słuszkiewicz, ul. Ochronek l. 6. Tadeusz Rogalski, ul. Kościuszki l. 16.

Lokal Klubu przy ul. Małeckiego l. 7. w parterze.

Na posiedzeniu Wydziału z dnia 24. maja br. przyjęło rezygnacyę kol. Witolda Gnatowskiego z godności kapitana, który złożony poważną chorobą, nie mógł dłużej godności tej piastować i kooptowano w miejsce jego kol. Bronisława Huperta, (ul. Małeckiego l. 5). Nadto kooptowano do Wydziału kol. Zdzisława Pierożyńskiego, któremu powierzono zawiadowstwo czasopismu i biblioteczki sportowej.

Lokal klubowy od tego dnia stoi otworem dla P. T. Członków przez dzień cały. Słały służący mieszkający przy klubie jest w każdej chwili do dyspozycyi.

Komisya sportowa ogłasza konkurs turystyczny o 3. nagrody.

W najbliższych dniach ogłoszone będą 2 dalsze wycieczki, z tych jedna 2. dniowa do Radziechowa.

Od dnia 1. czerwca br. począwszy, zacznie chodzić do członków kursor klubu celem zbierania zaległych wkładek.

Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.

Prezes: Karol hr. Raczyński, ul Wolska 10.
Wiceprezes: Jan Fenz.

Sekretarz: Zygmunt Kirchmajer Bank hipoteczny.
Skarbnik: Wilhelm Rippar Bank hipoteczny.

Dnia 10. czerwca wycieczka w dwóch partyach do Bochni i do Niepołomic. Punkt zborny Mleczarnia Dobrzyńskiej, do Bochni o 8. rano, do Niepołomic o 2. popołudniu. Wspólny powrót

Dnia 17. czerwca wycieczka do Myślenic, połączona z wyścigami drogowymi. na dobrze utrzymanym gościńcu Myślenice-Landskrona i napowrót

Wyścigi otwarte dla wszystkich polskich cyklistów (nieskazitelnych):

30 km. i 10 km. z nagrodami honorowemi;
3 km. z medalami.

Wyjazd do Myślenic o godz. 8. rano, tamże objad. O godzinie 3. po południu wyścigi. O godz. 5. wyjazd z powrotem.

Zgłoszenia przyjmuje i udziela wyjaśnień: Antoni Tuch, Kraków, Wolska 36

Towarzystwo Młodzieży Cyklistów

Prezes: Jan Kniaź Mazaraki.
Wiceprezes: Stanisław Ottmann
Sekretarz: Zygm. Ziembicki, Krupnicza 21.
Konsul główny: Jan Jędrzejowicz, Straszewskiego 26. w Krakowie.

Na posiedzeniu wydziału T. M. C. z dnia 27. maja uchwalono przyjęcie, na członków miejscowych Pp. Stan. Floryana Filipka, Jana Fischera, Kazimierza Zielińskiego, Włodzimierza Bauera, Gabryela Dekordego.

Mianowano konsulem na Kalisz p. Kazim. Arnolda i przyjęto przedstawionego przez tegoż p. Kazimie- Mystkowskiego, a dalej przyjęto przedstawionych przez konsula na Warszawę Panów: Antoszewicza Włodzimierza, Marcinkowskiego Zdzisława, i Franciszka i Damazego braci Sobolów wszystkich z Warszawy.

Uchwalono w dniu 11. czerwca urządzić na szosie bielańskiej 3 biegi a to:

a) 3 km. dla nowicyuszów wpis 1 zł.
b) 20 km. wpis 1 zł. 50 ct.
c) 10 km. wpis 1 zł. 50 ct. Biegi otwarte dla wszystkich członków T. M. C., którzy z wkładkami nie zalegają i najmniej od 4 maja b. r. do Towarzystwa należą.

Uchwalono w dniu 28. maja urządzić w czasie festynu w parku krakowskim corso kwiatowe

z tym warunkiem, że w razie odłożenia festynu na 4. czerwca corso nie odbędzie się.

Zgłoszenia do wyścigów należy nadsyłać najpóźniej do dnia 8. czerwca na ręce sekretarza wraz z wpisowem. Do każdego biegu przeznaczono trzy medale.

Zygmunt Ziembicki.
sekretarz T. M. C.

Towarzystwo Kolarzy Wyścigowców

we Lwowie.

Sekretaryat: ul. Friedrichów l. 3. 1. p.

Przewodniczący:
Ludwik Christelbauer
pl. Dąbrowskiego 6.
Sekretarz:
Tadeusz Gustowicz
ul. Akademicka 11.
Skarbnik:
Stanisław Rużycki
Bank Hipoteczny

Dnia 28. maja odbyła się wycieczka do Lubienia, połączona z wyścigiem 18 km. na drodze lubienieckiej.

W wycieczce wzięło udział przeszło 60 kolarzy lwowskich, korzystając z przepięknej pogody.

U startu, przy odgałęzieniu gościńca do Lubienia z grodeckiego, zebrali się wyścigowcy, czekając na godzinę wyjazdu, wszyscy weseli, bo najcięższy wróg Krupski nie zgłosił się do wyścigu, objął tylko funkcyę pilnowania porządku na przestrzeni od startu do Lubienia. Na mecie koło karczmy przed Lubieniem urzędowali pp. Alojzy Wallek i Sąsiada z O. K. S. L., oraz jako sędziowie, stara gwardya wyścigowców, Czużak, T. Gustowicz, Strzelecki, Friedrich i Krupski, który zdołał jeszcze przed wyścigowcami przybyć do mety, mimo że wiózł cały toboł ubrań ze startu, które na niego władowano.

Zainteresowanie wyścigiem było duże, wzięły w nim bowiem udział siły, które jeszcze tego roku nie startowały, a to: Pagat, Jakubek, Długoszowski, i Gelpi.

Wspomnianych wypuścił ze startu o godzinie 3·30 p. Mękol.

W pierwszych kilometrach prowadzono się wzajemnie, następnie Pagat z Długoszowskim jadąc koło w koło, pozostawili Gelpiego i Jakubka. Na kilka kilometrów przed metą zajął pierwsze miejsce Pagat jadąc silnem tempem, nie oderwał się jednak od niego Długoszowski, i wziął go na spurcie o 2 sekundy.

1). Długoszowski 37'44"
2). Pagat 37'46"
3). Gelpi 38'31"
4). Jakubek.

Wesoło wracano do Lwowa kołami, (nie jak zwykle koleją) a spokój zakłócili tylko jacyś żydkowie, którym za nieprzestrzeganie przepisów policyjnych w jeździe wozowej po gościńcach, i za brak przyzwoitych zwrotów mowy przy dyspucie wymierzono doraźną karę. O dziewiątej wieczorem prawie wszyscy byli we Lwowie.

L. Mękol.

Oddział kolarski „Sokoła" w Krakowie.

Prezes: Karol Radoń, Magistrat.
Sekretarz: Ebert Fryderyk, Pałac Spiski.
Kapitan: Białkowski Mieczysław, Magistrat.
Skarbnik: K. Zieliński Linia A. B.

Wyścig wiosenny odbędzie się w niedzielę dnia 25. czerwca rano na szosie bielańskiej, na przestrzeni Kraków Chełmek i z powrotem razem 100 km.

Nagród (medali) wyznaczono, pięć, z tych pierwsza szczerozłota, następne dwie grubo pozłacane, oprócz tego otrzymają wszyscy przybywający w przeciągu 4 i pół godzin, srebrne medale pamiątkowe (czasówki); W razie silnego bardzo wiatru, lub innych przeszkód. czas ten zostanie jeszcze przedłużony.

Na wyścig ten zapraszamy członków wszystkich sokolich oddziałów kolarskich, tak z Austryi, jak i z Księstwa poznańskiego, a gdzie takich oddziałów nie ma, członków dotyczącego gniazda sokolego, następnie członków wszystkich towarzystw cyklistycznych Królestwa polskiego z wykluczeniem zawodowców.

Wkładka wynosi złr. 2., zgłoszenia przyjmuje do dnia 22. czerwca włącznie d. Kaz. Zieliński, (Rynek, Linia A. B) później komisya wyścigowa przy starcie, za zgodą ścigających się i po złożeniu podwójnej wkładki Przy zgłoszeniu należy złożyć wkładkę i potwierdzenie przynależności do Oddziału lub Klubu.

Czyszczenie rowerów w abonamencie.

Cenniki i prospekta na żądanie.

Najnowszej konstrukcyi i silnej budowy

ROWERY

od **120** zł.

ze słynnej fabryki „OPEL“ w Rüsselheim.

Najnowsze latarki acetylenowe, dzwonki siodełka, cyklometry, czapki, paski, koszulki,

oraz

wszelkie przybory dla kolarzy

poleca

po cenach najniższych

TADEUSZ GUSTOWICZ

we LWOWIE.

ul. Akademicka l. 12.

Używane rowery pneumatyczne od 60 złr.

Zlecenia z prowincyi odwrotną pocztą.

Precz z szelkami! **Precz z paskami!**

Ważne dla cyklistów

Jedynym najlepszym przyrządem do podtrzymywania spodni jest

zdrowotny spężynowy podtrzymywacz spodni



wygodny, zawsze dobrze przylegający, nie tamujący oddechu, nie uciskający i nieogrzewający ciała, nie wymagający guzików, zawsze dobrze działający, do zastosowania przy każdych spodniach.

Ceny: za sztukę ct. 75.; za 3 sztuki złr. 1·80; za 12 sztuk złr. 6·—.

Do nabycia u firmy:

JÓZEF SCHWARCZ
Wiedeń I., Sterngasse 1359.

Lwów-Kamieniec Podolski

notatki z podróży cyklisty

spisał

JAROSŁAW PIENIĄŻEK

Cena za egzemalarz 25 ct. Do nabycia w księgarniach i magazynach sportowych we Lwowie.

„CYKLISTA“

urzędowy organ ogólnego czeskiego Związku kolarskiego, najstarsze słowiańskie pismo sportowe.

XV. Rocznik.

Wychodzi co drugi piątek (26 nrów rocznie)

Roczna przedpłata złr. 4·—.

REDAKCYA I ADMINISTRACYA:

Praga, ul. Rycerska l. 530/I

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.